

Communes	Satigny Vernier Meyrin
Associations partenaires de Pic-Vert	Association des Habitants de la commune de Satigny (AHCSA) Association des Habitants de Vernier Village Association de Montfleury Association de Crotte au loup Quebec en Bois
Référence PDCn	PSD 12 Satigny PSD 08 ZIMEYSA élargie A07 Zones industrielles A11-A12 Extensions urbaines
Projet	PSD 12 950 logements (100 secteur Nord-Est et 450 secteur Sud-Est) Extension et densification de Satigny par déclassement sur la zone agricole PSD 08 Déclassement de zones villas et de zone agricole pour créer et densifier les zones industrielles existantes (ZIBAY et ZIMEYSA) 1200 logements – 16'000 emplois (dont 7'000 relocalisation PAV)
But	Doublement de la ZIBAY et Extension de la ZIMEYSA (cf A11-A12)
Objectif	PSD 12 Créer une couture urbaine entre les opérations immobilières récentes et la gare CFF PSD 08 Répondre à la demande en ZI et reloger les entreprises du PAV

Commentaire des associations

Qu'il s'agisse de mobilité ou d'urbanisation, le PDCn ne tient pas compte des intérêts et des besoins actuels des habitants et des communes.

Urbanisation : Villages en danger !

Autrefois, les vergers entouraient les villages et formaient une transition douce entre l'espace construit et la zone agricole. Avec l'urbanisation, ce sont des villas et des jardins qui ont remplacé les vergers d'autrefois. Si le PDCn 2030 se réalise, ces villas disparaîtront et les villages se retrouveront ceinturés de constructions dénuées de toute qualité architecturale et de végétation remarquables. Aucun périmètre de protection ou de transition n'étant prévu par le PDCn, la notion même de villages ne sera plus qu'un souvenir.

Satigny

L'extension au Sud-est n'est pas prévue par le plan directeur communal. Celle au Nord-est était envisagée par le plan directeur communal.

Satigny, village protégé, a vu s'ériger dans la couronne villageoise un très grand nombre d'immeubles sans cohérence architecturale et implantés sans réflexion urbanistique comme dans les Cités nouvelles de Meyrin et d'Onex. De fait, le centre villageois a éclaté, et l'harmonie du patrimoine bâti a disparu. A ce sujet, rappelons que l'AHCSA soutient un moratoire sur l'augmentation de la population au-delà de 4'000 habitants exprimé par l'autorité communale.

L'AHCSA, comme la commune, veut avant tout nouveau déclassement de zones agricoles, utiliser en priorité les zones à bâtir existantes, par exemple le site de l'ancienne Cave de Genève (15'000 m²).

Vernier (consulter également le document **Grand-Saconnex-Meyrin-Vernier**):

La présence de multiples zones industrielles réparties de manière aléatoire sur l'ensemble du territoire, et la volonté de l'Etat de les pérenniser et de les étendre, va à l'encontre de la réalisation d'un aménagement du territoire cohérent. C'est pourtant sur le territoire de Vernier que des zones industrielles se prêteraient à une requalification.

Aucune des associations d'habitants ne veut de l'extension des zones industrielles (ZI) prévue par le PDCn, les surfaces existantes sont mal utilisées, il faut d'abord rationaliser leur usage.

Zones industrielles vs zone villas, au final c'est le village qui perd sa ceinture verte

Les déclassements de zones villas à Vernier n'ont pas pour objectif le logement (les villas sont habitées !) mais d'augmenter la surface des zones industrielles afin d'y délocaliser les entreprises qui ne « s'intégreraient » pas au grand projet de la Praille-Acacias-Vernets. L'argument « officiel » avancé par l'Etat (zones inhabitables en termes de bruit causé par les avions) ne tient pas car ces zones villas sont habitées et ne sont plus, depuis 2006, dans les valeurs limites d'exposition au bruit. Par ailleurs celles-ci, tout comme les logements collectifs adjacents (immeubles de la route de Peney, contigus aux chemins de Montlfeury et de Mouille Galand), ont été assainies contre le bruit, ce qui est bien la preuve que les zones en question sont parfaitement habitables !

Dès lors, comment accepter la destruction de villas sous prétexte de nuisances sonores insupportables sans appliquer le même sort aux logements locatifs, sis juste à côté ? Et comment admettre en lieu et place des villas, la construction de bureaux ? Les oreilles des « travailleurs » seraient-elles moins sensibles que celles des habitants ?

Les zones villas que l'Etat veut supprimer forment une zone de transition verte et douce entre les zones industrielles (ZI) et le village de Vernier et contribuent fortement à la qualité de vie des habitants. Ces déclassements, contraires à toutes les planifications directrices communales, ont été refusés à l'unanimité par le Conseil administratif et le Conseil municipal de Vernier.

Ce que l'Etat se garde bien de mentionner, c'est que ce tour de passe-passe lui permettra accessoirement d'économiser de fortes sommes dans le cadre d'une procédure juridique qui l'oppose à certains propriétaires depuis de nombreuses années.

Le quart du territoire de Vernier est déjà occupé par des ZI. La commune a accepté l'agrandissement de la zone industrielle des Batailles et l'installation d'Ikea, mais c'est encore à Vernier que l'Etat veut créer de nouvelles zones industrielles. C'est tout simplement inadmissible.

En effet, ce n'est pas la place qui manque dans les ZI existantes, mais à 180 CHF/m² avec une limite de hauteur à 21 m, il est évident qu'aucune entreprise ne cherche à densifier l'utilisation de sa parcelle. Les bâtiments s'étalent sur un ou deux étages et les parkings utilisent le reste de l'espace au sol plutôt qu'en sous-sol. A Genève, il faut croire que nous avons encore trop de place à gaspiller.

ZIMEYSA

Dans la ZIMEYSA (mais une telle situation doit être bien plus générale), une étude a révélé que 50% des emplois sont occupés par des frontaliers, dont la plupart habitent en Haute-Savoie, ce qui les oblige à traverser le canton. **Il n'est pas prévu, dans le plan directeur, d'amélioration des liaisons tangentielles.** Dès lors, ce sont les communes périurbaines qui vont subir de plein fouet les conséquences du trafic induit par l'urbanisation multipolaire voulue par le canton. Satigny et Vernier subissent déjà un trafic de transit du fait des ZI (ZIMEYSA et ZIBAY) dont l'accès au réseau routier implique de traverser le territoire habité. Les extensions de la ZIMEYSA et de la ZIBAY vont péjorer la qualité de vie des habitants de Vernier, car l'unique voie de transit (route du Nant d'Avril) est déjà saturée.

ZIBAY (fiche A07)

Au Sud de la commune, la ZIBAY ne cesse de croître. De zone industrielle informelle issue des vellétés anciennes de port fluvial, la ZIBAY s'est peu à peu transformée en zone industrielle sans réelle planification directrice. Toute la partie sise entre la nouvelle et l'ancienne route de Peney est actuellement en cours d'équipement; de nouvelles dessertes y sont implantées pour les futures industries. Qualifiée de *zone pour les activités génératrices de nuisances*, la ZIBAY a peu de chance d'accueillir un jour des activités haut de gamme, à l'instar de la ZIPLO.

Alors que le PDCn propose « la localisation la mieux adaptée à chaque type d'activité » et préconise de « tirer parti des secteurs desservis par le rail pour localiser les zones industrielles », la ZIBAY n'est ni proche d'un axe autoroutier majeur, ni desservie par le rail. Le doublement préconisé de sa surface est donc en totale contradiction avec la logique d'implantation des zones industrielles du PDCn.

Aucune nouvelle desserte par le rail ou par l'autoroute n'est inscrite au PDCn 2030 pour la ZIBAY. Les déplacements domicile-travail pour cette zone continueront à se faire par la route, de même que le trafic des marchandises.

Dépôt d'hydrocarbures de Vernier

Alors que le PDCn propose de « coordonner le développement urbain avec la prévention des accidents majeurs » (D04), que le PDCn regorge de précisions sur de nombreux périmètres, la situation des dépôts d'hydrocarbures de Vernier est juste reconnue comme « existant sur sol genevois, dans un secteur proche des zones urbanisées ». Rien n'est prévu dans le PDCn pour déplacer ne serait-ce qu'une partie des dépôts d'hydrocarbures de Vernier. Ils se retrouvent aujourd'hui non pas proches mais en pleine zone urbaine et habitée. L'Etat se satisfait d'avoir délimité des périmètres de sécurité autour des dépôts pétroliers et d'avoir qualifié d'acceptable le risque encouru de 450 morts, risque qualifié d'inacceptable par la commune et ses habitants.

La cohérence territoriale recherchée par le canton à travers le PDCn s'arrête, à l'évidence, aux portes de Vernier !

Zone industrielle du Lignon. Un projet couvrant partiellement le périmètre de la zone industrielle du Lignon est en cours, celui de la Route de l'Usine à Gaz (29797-540). Le site abritait à l'origine des activités industrielles, d'où son classement en ZIA. Aujourd'hui, on y trouve un petit centre artisanal sous utilisé et passablement délabré, un centre sportif et deux édifices d'habitations construits entre 1913 et 1914, aussi appelés "maisons ouvrières de Châtelaine" sans qu'une procédure de mise à l'inventaire n'ait été activée. Selon l'exposé des motifs, « le projet de déclassement en ZD3 devrait amener plus de cohérence en matière d'affectation. L'ensemble du périmètre faisant actuellement l'objet d'une étude d'aménagement, pilotée par la commune de Vernier, en vue de les coordonner et de garantir dans le temps une évolution de qualité ». De l'autre côté de l'avenue de l'Ain, le secteur de la Concorde est lui aussi étudié depuis 2008 avec comme objectif la définition d'une image directrice et d'un plan d'action favorisant le développement futur. Finalement, une réflexion en vue d'élaborer un projet de requalification de l'avenue de l'Ain et des quartiers qui la bordent est également en cours. Au lieu de ces études sectorielles, c'est l'ensemble de zone industrielle du Lignon qui aurait dû faire l'objet d'un projet stratégique de développement (PSD) au niveau du PDCn, il n'en n'est rien. Pourtant, le site, idéalement situé, se prêterait à l'expérimentation d'une zone novatrice mêlant activités et habitat diversifié. Aucune vision d'aménagement cohérent n'est proposée par le PDCn sans doute, faute de vision partagée entre la commune et l'Etat, sur l'avenir de cette zone...

La presqu'île d'Aire est délimitée au Nord par la grande cité satellite du Lignon et sur son pourtour par le Rhône, pénétrante de verdure d'importance majeure pour l'agglomération et pour la nature. Des dépôts peu esthétiques de toute sorte, appartenant au Canton ou à la Ville de Genève, de même que des entreprises et des activités mal définies et dénuées d'intégration paysagère (à l'exception de la STEP) détonnent par rapport à l'affectation actuelle du cœur de la presqu'île à savoir, un habitat peu densifié (zone villa) où il fait bon vivre. C'est pourtant à la zone villa que le Canton a choisi de s'attaquer par le biais d'un déclassé (29696). Quant au PDCn, il ne propose aucune vision d'aménagement cohérent pour « toiletter » ces poches de dépôts à l'instar du toilettage des « poches pavillonnaires » que l'Etat s'empresse de faire disparaître partout ailleurs.

Le site de l'Etang d'une superficie de 9,5 hectares est affecté aux activités industrielles et artisanales. Il bénéficie d'une excellente situation et d'une accessibilité multimodale (autoroute, train, bus et aéroport) idéale. Privera Construction Management SA en est l'unique propriétaire. Le projet et son financement sont entièrement assurés par ce dernier. En 2008, ce quartier a fait l'objet d'un projet répondant aux besoins de l'agglomération et il est conforme au plan directeur communal de 2007.

Ce projet prévoit à l'horizon 2030 d'accueillir 2'500 habitants et 4'000 emplois. A noter qu'actuellement la zone ne comporte aucun habitat individuel. Les activités et emplois actuels seront pour la plupart, intégrés au projet et non délocalisés.

Basé sur une charte d'aménagement et de développement durable, ce projet a été accueilli favorablement par les autorités communales mais l'Etat n'a pas jugé utile d'intégrer ce projet d'urbanisation dans le PDCn alors même qu'il répond en tous points aux objectifs de ce dernier.

Mobilité

L'urbanisation progressive le long des axes de circulation existants augmentera le nombre d'habitants gênés par le trafic sur les voies actuelles. La construction d'une route de contournement pour relier les zones industrielles n'est pas nécessairement la solution. Elle empièterait du coup encore davantage sur des terres agricoles fertiles. Le projet d'une nouvelle bretelle d'accès à l'autoroute pour permettre un accès direct aux zones industrielles est prévu au plan directeur communal de Vernier, mais pas par le PDCn. Une nouvelle bretelle autoroutière est dessinée sur la fiche B01 à 05 mais sans plus. Dans quelle mesure une autoroute déjà saturée et dont les potentialités d'agrandissement sont nulles (au niveau des tunnels) sera à même d'accueillir tout trafic supplémentaire, quel que soit son point d'entrée (même nouveau). La question reste posée tant **le PDCn est dénué de vision en matière de connections tengerielles**. En attendant, le transit se fait et se fera par les secteurs habités et déjà saturés.

Le réseau routier primaire est saturé en direction des zones industrielles ET en direction de la ville, ce qui a pour conséquence un report massif du trafic sur les axes secondaires (par ex. route de Montfleury), voire tertiaires (par ex. ch. de Mouille-Galand), soit des voiries sans trottoir, non adaptées à un trafic de véhicules larges (bus TPG, camions de chantier, camion de transport) et lourds (plus de 3,5t). Ces axes de desserte, au trafic intense, sont devenus extrêmement dangereux, notamment pour les piétons, de plus en plus nombreux à les emprunter.

Les projets ou réalités routières, pour mémoire :

- Nouvelle route prévue (en cours d'étude) entre la ZIBAY et la ZIMEYSA, reliant la route du Mandement et la route de Peney (vers Château des Bois).
- Nouvelle sortie autoroutière (secteur du Canada) (pas d'étude en cours) afin d'offrir au trafic provenant de la Haute-Savoie un accès direct aux zones industrielles (pour rappel 50% des emplois y sont occupés par des frontaliers)
- Route de Peney, requalification en avenue urbaine: création d'une voie de bus (disparition certaine des parkings le long de cette route) (évocation ? étude ?)
- La route de Vernier (à la hauteur du croisement avec la route du Nant-d'Avril) a déjà été « requalifiée » avec la priorité à la voie de bus. Aujourd'hui les voitures ne peuvent pénétrer dans le village que par un seul accès. Il est prévu de créer une voie de bus tout le long de la route de Vernier (y compris sur le viaduc autoroutier) (étude ?)
- La route du Nant d'Avril, elle, est déjà totalement saturée sauf devant IKEA où la création de 6 voies de circulation fluidifie le trafic. C'est bien le seul endroit !

Patrimoine naturel : Corridors biologiques sacrifiés

L'urbanisation au Nord-Est de Satigny touchera une zone agricole importante. Elle diminuera de moitié la distance séparant le village de la ZIMEYSA, et d'autant le couloir de verdure que l'Etat souhaite par ailleurs préserver.

L'urbanisation au Sud-Est de Satigny fera complètement disparaître l'espace tampon entre le village et le corridor biologique du Nant d'Avril. Ce nant, pour moitié enterré ou canalisé, est déjà fortement mis à mal (qualité de l'eau) par les rejets du CERN et de la ZIMEYSA. L'un des derniers tronçons naturels de la rivière se situe justement sous le village de Satigny à proximité même de l'urbanisation projetée. Elle risque bien de porter un coup fatal à ce site d'importance pour les salamandres tachetées et très apprécié pour la promenade et le délasserment.

Quant à la nouvelle route prévue entre les zones industrielles de ZIBAY et ZIMEYSA, elle sectionnera la zone agricole et le couloir biologique reliant les bords du Rhône aux massifs boisés de Chébé et Merdisel. Pourtant, l'objectif du PDCn est aussi de préserver ces espaces et leur fonctionnalité !